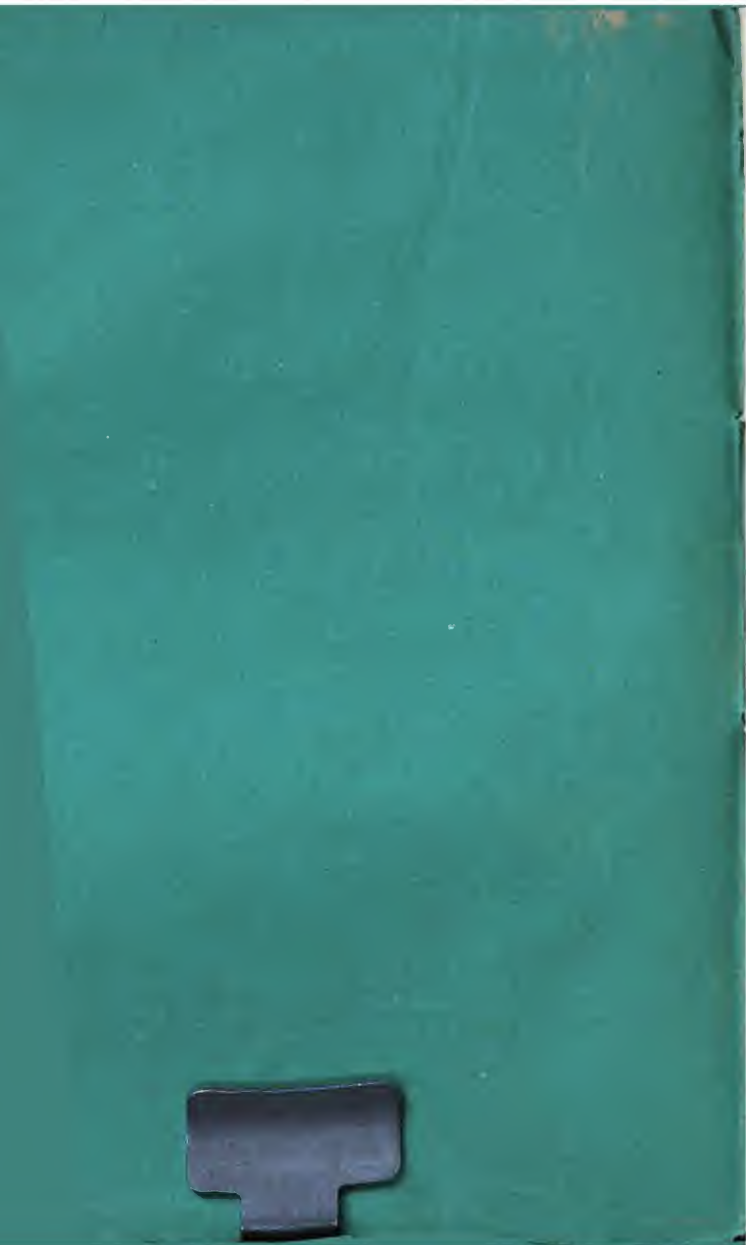


**SULLA
COMUNICAZIONE
DELLA
GARFAGNANA
CON BARGA E...**

Raffaello Raffaelli





500
7

SULLA COMUNICAZIONE
DELLA
GARFAGNANA CON BARGA

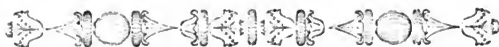
E SULLA PREFERENZA DA Darsi
ALLA COSTRUZIONE DI UN TRATTO DI STRADA
SULLA SINISTRA DEL SERCHIO

ANZICHÈ A QUELLA
DI UN NUOVO PONTE IN PIEZZA



L U C C A
TIPOGRAFIA GIUSTI

1867



Fino da tempi assai remoti fu vivamente sentito il desiderio di una comoda comunicazione fra la nobil Terra di Barga, e Castelnovo Capoluogo della Garfagnana; ma le fiorenti condizioni del Barghigiano ne fecero differire lungamente la esecuzione.

Da qualche tempo peraltro, venuto meno il commercio in quel distinto paese, abbandonato dai passeggiere per la sua topografica posizione, e tramontata l'antica stella che su di esso brillava propizia, il desiderio stesso si fece gigante, e divenne un' assoluta necessità.

Le parole dell' Onorevole Deputato Mordini nella eloquente sua relazione a quel Consiglio Municipale, pubblicata il 19 Ottobre 1865 ne sono una prova convincentissima. Di fatti Egli così si esprime « Da soli 20 anni, o così, può dirsi che questo « bisogno sia sentito proprio profondamente fra noi. Tutti com-
« prendono che Barga non avrà *mai prosperità vera e durevole*,
« fintanto che non abbia assicurato uno sbocco a ponente e
« tramontana dalla parte della Garfagnana, un tempo Estense,
« e di là dell' Appennino ».

L'autorità del medesimo è tale da meritare ogni ossequio; e l'espressioni di lui sono sì chiare da togliere qualsiasi dub-

biezza su tal proposito. E mal si apporrebbe chi osasse sostenere il contrario, dappoichè la situazione excentrica di quel distinto paese, le sue relazioni con Castelnovo, (centro commerciale di una popolazione di oltre 50,000 abitanti) la via nazionale Livorno-Mantova che lo traversa rendono ora necessario che anche Barga possa facilmente allacciarvisi; e così legata a mezzo giorno mediante una strada colla Toscana, a settentrione colla Garfagnana, e la Lombardia, potrà veder risorgere il suo commercio, svilupparsi la connaturale sua industria, e ritornare, se non all'antico splendore, almeno a quello stato di floridezza che merita per le condizioni sue proprie, e per l'attività, e la intelligenza de' suoi abitanti.

La necessità e convenienza della comunicazione in discorso era così profondamente sentita (come affermava l'Onorevole Mordini) che da molti prevedevasi non lontano quel giorno fortunatissimo in cui le due limitrofe popolazioni sarebbersi vie-maggiormente strette fra loro, mediante quella comoda strada che formò da molti anni il desiderio precipuo delle medesime. Difatti fino dal 1848: ad oggetto di facilitarne la esecuzione, e per sormontare l'ostacolo principale che si parava dinanzi, il Comune di Fosciandora (allora di soli 800 abitanti) incoraggiato dalle buone disposizioni che mostravansi dalle più influenti, e distinte notabilità del Barghigiano, ed anche dal Trattato di Firenze del 9 Novembre 1844; si sobbarcò con sacrificj non lievi, alla grandiosa impresa di costruire un ponte sul fiume Serchio, in luogo il più adatto per formare l'anello di congiunzione fra le due provincie limitrofe, e nel tempo stesso per procurare ai proprj amministrati quella vita commerciale, e industriale di cui tanto abbisognavano, e che a buon diritto sperar potevano soltanto da una strada traversante il loro territorio. E quel ponte di un solo arco avente metri 50 di corda, su 17 di altezza fu compiuto nel 1849; e per tal modo rimase assicurato l'accesso continuo fra Barga e Castelnovo (sebbene con una strada solamente someggiabile) che per lo innanzi rimaneva interrotto ad ogni piccola escrescenza del fiume, su cui era impedito il transito delle barche.

Così l'apertura di una comunicazione fu resa più facile, e le speranze di vederla compiuta si avvalorarono mercè di questo manufatto, e della buona volontà dei Barghigiani, la quale emergeva evidente dall' Opuscolo pubblicato dal sig. Enrico Bertacchi nel 1850 col titolo « Pensieri sopra alcuni importanti interessi del Comune di Barga ». La utilità poi della strada in progetto sarebbe stata grandissima anche di fronte al suddetto Trattato del 1844; con cui i Governi di Toscana, e di Modena eransi obbligati di aprire una strada ruotabile da Pietrasanta per la foce di Petroschiana fino a Castelnovo, sulla quale sarebbe stato libero il transitò dei prodotti territoriali, ed industriali, dei Barghigiani, e dei Versigliesi; ed i primi avrebbero avuta così una facile, breve, e diretta comunicazione con Pietrasanta, e quindi colla marina (1).

Nè col variare delle condizioni politiche diminuì punto il favore per la unione di Barga colla Garfagnana, mentre anche il Governo provvisorio della Toscana mostròsi propenso a favorirla, e con Decreto di detto anno 1848 assegnò a quel Comune L. 16,000 dichiarandosi pronto ad elargire altri sussidj per tale impresa. Anzi l'istesso autore dell' Opuscolo sovraccennato ci avverte che il Governo medesimo offriva alla Garfagnana L. 80,000 affinchè potesse costruire un ponte sul Serchio rimpetto a Castelvecchio, sempre nell'intendimento della unione con Barga. Se non che il rifiuto per parte del Circolo popolare di Castelnovo a ricevere detta somma sembra non fosse già motivato dal non voler proseguire quella strada (com' egli suppose) ma bensì per ritenere inutile un nuovo ponte in luogo inopportuno, quando già lavoravasi alacremente ad altro in località più adatta e naturale, nella speranza di vedere aprire una strada sulla destra del Serchio la di cui attuazione non poteva essere che mera quistione di tempo, e di opportunità.

Nè mal si apponeva, mentre pochi anni dopo essa passò nel novero dei fatti compiuti. Ed in vero: con decreto 9 Luglio 1856 del Duca di Modena ne fu approvata la esecuzione, e nel 20 Agosto successivo ne fu posta la prima pietra con pubblica festa, e con universale contento di tutta la Garfagnana, che da

questa strada sperava, bene a ragione, quel grandioso incremento al proprio commercio, che non tardò guari a verificarsi (2). Apertosi quindi l'accesso al ponte di Fosciandora: varcato il fiume Serchio, e più tardi l'altro denominato di Ceserana mediante nuovo ponte costruito pur dal Comune, sarebbesi creduto veder finalmente tradotti in atto gli antichi desiderj delle limitrofe popolazioni; ma indarno. Soltanto nello scorso anno 1866, la probabilità di una nuova distrettuazione giudiziarja, il timore di perdere il proprio Mandamento, ed il riflesso dei danni che ne sarebbero derivati, scossero il Municipio di Barga, e lo determinarono a dar opera con molta energia a quel lavoro, rimasto fino allora un bisogno, ed un desiderio. La strada che da gran tempo avrebbe dovuto unire Barga alla Garfagnana è già in costruzione, ed in parte può dirsi a buon termine.

Se non che il Municipio Bargesè, dimenticando forse ciò ch'era precedentemente avvenuto, e ritenendo far cosa di sua maggior convenienza, e vantaggio, anzichè mirare a raggiungere il ponte all'uopo costruito dal Comune di Fosciandora, determinava gettarne un nuovo nella località detta di *Piazza*, per ivi raggiungere la via Nazionale sulla destra sponda del fiume. Tale deliberato tornava a sommo danno della suddetta Comunità di Fosciandora la prima che generosamente, e con uno slancio superiore alle sue forze, avesse dato l'esempio di sacrificj non lievi per concorrere ad opera di tanto interesse comune: la sola che di buon grado avesse in appresso corrisposto alle richieste del Municipio di Barga, dichiarandosi pronta ad aggregarsi a quel Mandamento per conservarlo in vita, quando però una comoda strada l'avesse unita a quel Capoluogo (3).

Ma sarà poi vero che il cambiamento determinato torni a vantaggio della nobile Terra di Barga? Si verificheranno poi le previsioni di quel Municipio? Riuscirà Ezzo nell'intento che si è prefisso? E dopo ciò otterrà forse dalla Garfagnana, o dalla Provincia Massese quel concorso che gli necessita per costruire il grandioso Ponte di Piazza, ed il tratto di strada per congiungerlo colla nazionale???

Molte ragioni in vero porterebbero a risolvere negativamente i primi quesiti; ma non è prezzo dell'opera lo svilupparle, dappoichè il Municipio di Barga limitandosi fin ora ad eseguire lavori nel proprio territorio, è pienamente libero di fare tutto ciò che gli aggrada, attendendo però dal tempo il giudizio sulle sue previsioni, e sulle conseguenze delle sue premesse.

A me è dato soltanto esaminare se alla Garfagnana, alla Provincia ed al Governo possa essere utile e conveniente concorrere per metà alla spesa del nuovo ponte in progetto, e degli accessi sulla destra del Serchio; ed oltre a ciò mi corre obbligo strettissimo di tutelare gl'interessi, e procurare il vantaggio della Comunità di Fosciandora cui ho l'onore di presiedere.

Sotto due punti di vista deve esaminarsi la quistione, cioè 1.° Sotto il rapporto di pubblica utilità: 2.° Sotto quello della economia.

Dall'esame dei documenti resi di pubblica ragione, e specialmente del Processo Verbale del Municipio di Barga del 15 Giugno 1865, chiaramente risulta, che a condurre la nuova sua strada all'accennato sbocco di Piazza, fu mosso dalla vagheggiata idea di aggregarsi il Mandamento di Gallicano coi quattro comuni che lo compongono, e quindi procurare ad essi un viaggio più breve per accedere a Barga.

Ma potrà mai essere di pubblica utilità il sopprimere l'antichissima giudicatura di Gallicano? Sarà mai d'interesse pubblico il costringere le Comunità di Trassilico, Vergemoli, e Molazzana (di cui Gallicano stesso è centro naturale) allo spostamento dei loro interessi, delle relazioni, delle abitudini loro, per astringerle ad un viaggio doppio, a spese di gran lunga maggiori, a nuovi incomodi, solo per vantaggiare le condizioni di Barga, e conservar le l'ufficio della Pretura??

A queste obiezioni risponde completamente, e con molta giustezza d'idee la Memoria pubblicata dai Sindaci delle stesse Comunità coi tipi di Giuseppe Giusti di Lucca nello scorso anno 1866; che porta per titolo « Ragioni di Gallicano ad essere Capoluogo di Mandamento nelle nuove circoscrizioni giudiziarie del Regno ».

Essa, con chiari ed incontravvertibili argomenti dimostra la inconvenienza, e la ingiustizia di sopprimere la Pretura di Gallicano per aggregarla a quella di Barga (4). Le ragioni nella medesima sviluppate non permetteranno giammai al Governo di procedere ad un atto che essendo inqualificabile, e sommamente pregiudicevole a quelli abitanti, incontrerebbe la disapprovazione, non solo dei quattro Comuni che ferirebbe direttamente nei più vitali interessi, ma di tutto il Circondario di Garfagnana; e della stessa Provincia eziandio, i quali non vorrebbero congiurare giammai ai danni di un ente morale esistito da secoli nel loro seno, e che ha diritto di esser conservato al pari di quello di Barga; nè potrebbero vedere con indifferenza la rovina di molti paesi per procurare il vantaggio di un solo.

E quando pure per forti ragioni una legge sopprimesse i Mandamenti come quello di Gallicano, in tal caso sarebbe nell'interesse dei Comuni che lo compongono e nell'ordine naturale, che fossero aggregati a Castelnovo, sia per la vicinanza e comodità del viaggio; sia perchè ivi, anzichè a Barga, trovano tutto ciò che può occorrere ai loro bisogni, ed ai loro interessi, la Sotto Prefettura, l'Archivio Notarile, l'Agenzia delle Tasse, i Magazzini dei generi di privativa, il Registro, il Comando Militare, in una parola gli uffizi tutti del Circondario.

Ammesso pertanto (siccome ragione, giustizia, e natura stessa reclamano) che il Mandamento di Gallicano rimanga nella sua integrità, e non debba essere annesso a quello di Barga, cessa ogni ragione di portare in Piazza lo sbocco della nuova strada, e quindi di costruire in quella località il ponte necessario a varcare il fiume.

Ciò posto: la strada in discorso, ora avvolta da cupa nebbia, perchè diretta ad altrui pregiudizio, dovrebbe tornare al suo primitivo e lodevolissimo scopo di unire cioè la illustre Terra di Barga, ed il suo fertile territorio col centro commerciale a lei più vicino, qual'è Castelnovo di Garfagnana, e di là colla Lombardia, mediante la via Nazionale delle Radici. E come gli accennati due Capiluoghi giacciono sulle opposte sponde del Serchio, così presentasi ora spontaneo il secondo obbietto

della quistione proposta, cioè se, escluso il principio della pubblica utilità, convenga alla Provincia, al Circondario, od al Governo istesso concorrere alla costruzione del Ponte in Piezza sotto il rapporto della economia.

Due sono i mezzi per ottenere la desiderata comunicazione di cui è parola, cioè 1.^o o col gettare un nuovo ponte nella suddetta località, 2.^o o col profittare di quello che con tanti sacrifici fu già costruito all'uopo dal Comune di Fosciandora, aprendo in vece un tratto di strada sulla sinistra del Serchio fino a Selvapiana, ove è già condotta quella cui alacremenente lavorasi per conto del Municipio Bargense.

L'alveo del fiume in Piezza, nel luogo prescelto dall'Ingegnere Ferrini presenta una sezione di oltre metri 70; per cui è indispensabile un grandioso ponte che egli stesso propose a tre luci; e quantunque la spesa prevista sia di sole L. 65,000 pure mal si apporrebbe chi ritenesse tal somma bastante alla esecuzione di un'opera di tanta importanza.

L'istesso Municipio di Barga dev'essere persuaso fin d'ora di questa verità, confrontando la spesa dei lavori stradali eseguiti, con quella pei medesimi prevista dalla perizia Ferrini.

Altri distinti, ed imparziali Ingegneri all'opposto calcolano la spesa necessaria all'uopo dalle L. 110, alle 150,000. Che che sia di ciò, deve ritenersi per positivo, che per costruire quel Ponte, col necessario prolungamento di strada fino a raggiungere la Nazionale per metri 110, occorre una somma se non doppia, almeno di gran lunga maggiore di quella portata dal progetto Ferrini.

D'altra parte tutti i pratici sono concordi nell'attribuire alle strade ruotabili di montagna un valore dalle L. 10 alle 15,000 per Kilometro. . . Ora: dal confine Barghigiano sul rio di Ribonori al Ponte di Fosciandora intercedono Kil. 4. 82.

Dato pertanto e non concesso che un tratto di strada di quella lunghezza potesse costare il *maximum* della previsione, si avrebbe una spesa totale di L. 60,000

Ma la sicurezza e facilità dei luoghi che dovrebbe percorrere quasi orizzontalmente; la esuberanza dei materiali esistenti lun-

go la linea, la facilità della esecuzione; lo scarso valore di molti terreni da occuparsi; la speranza di ottenerne altri gratuitamente, o col cambio di strade secondarie che s'incontrerebbero; la mancanza assoluta di pubblici lavori; la discretezza delle opere in questi paesi; il calore dell'asta: tutto insomma induce a credere che la spesa di costruzione sarebbe diminuita di un terzo, e quindi non sarebbe confrontabile con quella necessaria pel Ponte di Piazza (5).

La ragione economica a favore della strada è dunque evidente come la luce del sole: E se si aggiunga la esposizione costantemente meridionale che la renderebbe immune dai geli invernali, la circostanza di percorrere località tutte abitate, e di dar vita a sei paesi aventi una popolazione di 1580 abitanti; di recare grandissimo vantaggio a quel Comune che pel primo iniziò questa impresa, e che solo si offerì (nella seduta consigliare del 19 Luglio 1865) di annettersi al Mandamento di Barga, staccandosi da quello di Castelnuovo, sebbene assai più vicino, e più comodo, ognun vede non potersi titubare un istante a preferire la costruzione della strada, anzichè quella di un nuovo Ponte sul Serchio. Altre e più culminanti ragioni eziandio (nello speciale interesse dei Barghigiani) esisterebbero per dare la preferenza alla strada; ma di queste nè devo, nè voglio far cenno.

Egli è ben vero che il Comune di Fosciandora, nel di cui territorio esclusivamente scorrerebbe la strada in discorso, non avrebbe mezzi per far fronte alla relativa spesa; ma chi sostenerrebbe quella necessaria per la metà del Ponte in Piazza, e pel suo prolungamento fino alla via Nazionale?

Barga nò certamente, perchè tratterebbesi di lavoro in estero territorio. Quindi o la Provincia Massese, o il Circondario di Garfagnana, o il Governo; o più probabilmente un Consorzio fra queste diverse amministrazioni.

Chiunque peraltro fosse chiamato a concorrere alla metà della spesa per un tal manufatto, non potrebbe farlo coscienziosamente, nè colla persuasione del pubblico vantaggio, se non nel senso di preferire l'apertura della strada sulla sinistra sponda

del Serchio fino al Ponte di Ceserana, tanto sotto il rapporto economico, quanto sotto quello della maggiore utilità generale. Un ponte in Piezza non migliora le condizioni di alcun paese, nè del commercio. La strada all' incontro dà vita ad un intero Comune fra i più produttivi della Garfagnana, specialmente pei vini della miglior qualità; ponendolo in comunicazione diretta a mezzogiorno col Barghigiano, a settentrione con Castelnovo, la Garfagnana superiore, e la Lombardia mediante la via *Provinciale di Lunigiana e Nazionale Livorno-Mantova*. Per tal modo apre il campo alla industria, ed a quel commercio che attualmente rimane soffocato dai forti aggravj che sono conseguenza dell' assoluta mancanza di facili comunicazioni.

Barga otterrebbe egualmente il precipuo suo intento di aprirsi un varco colla Garfagnana, e coll' oltre appennino, ed avanztaggerebbe grandemente le sue condizioni.

Per questa parte la sua distanza da Castelnovo si ridurrebbe a soli Kil. 15 (quanti ne sarebbero da Barga a Galliciano, passando per Piezza) di cui per 4 soli rimarrebbe ad aprirsi la strada in discorso, la quale sarebbe riuscita senza dubbio migliore per la sua livellazione, se fin da principio fosse stata diretta a quest' unico scopo, dappoichè proseguendo orizzontalmente da Castelvecchio nella direzione di Riana senza scendere in Selvapiana, si sarebbe evitato con molto vantaggio il dislivello di circa metri 100 che intercede fra quella località, ed il Ponte di Fosciandora. Con tutto ciò se un errore è stato commesso, vi è ancor luogo a correggerlo senza grave danno, non abbassandosi oltre il piano del Ponte sul Canale dell' Orso.

Il Municipio Bargesenese con uno slancio mirabile vincendo i molti ostacoli esistenti ha dato opera ad un grandioso lavoro, per cui merita certamente lode. La sua strada è fin d' ora a buon termine, e fra poco sarà ultimata sul territorio di quella Comunità, da dove deve necessariamente congiungersi colla via Elisa. La quistione riducesi a determinare se tale unione debba effettuarsi in Piezza, od al Ponte di Fosciandora.

Oltre all' appoggio della pubblica opinione, e delle generali convinzioni, che non lasciano titubare sulla scelta, nell' interesse

del Comune cui ho l'onore di presiedere, io devo fare appello a chiunque fosse chiamato a risolvere siffatta quistione, affinché per le suespresse ragioni di convenienza, di economia, e soprattutto di pubblico interesse, sia data la preferenza alla strada, che solcandone orizzontalmente tutto quanto il territorio, darebbe vita ai paesi, e villaggi in esso esistenti, che vi si unirebbero sollecitamente con altrettanti bracci di strade.

E qui siami permesso rammentare ancora una volta che questa Comunità fu la prima ad iniziare l'impresa, sobbarcandosi alla costruzione del Ponte sul Serchio, pel quale è ancora gravata di non tenue passività; e che fu l'unica dichiaratasi pronta ad annettersi a Barga per la giudicatura. Ed ora che vede facile l'attuazione degli antichi suoi desiderj, il compenso ai sacrificj fatti, il provvedimento ai suoi vitali bisogni, l'ideale insomma del proprio avvenire, dovrà esser pagata di tanta ingratitudine? Mai no! Il solo dubitarne sarebbe offesa alla civiltà, al vero progresso attuale!

Io fo voti pertanto perchè il Governo, la Provincia Massese, il nostro Circondario eziandio si prestino bensì a concorrere con ogni mezzo alla sollecita comunicazione fra il Barghigiano e la Garfagnana; ma prego quanto so e posso perchè non sia abbandonato il Comune di Fosciandora, pronto ad affrontare nuovi sacrifici; dappoichè della decisione che si attende sta per esso la vita, o la morte.

Ed a voi in modo particolare io mi rivolgo, Onorevoli Colleghi del Consiglio Provinciale, che con tanto zelo e premura curate gl'interessi dei vostri amministratori, e ne promovete con sommo zelo i vantaggi. A voi molto probabilmente sarà domandato il giudizio dell'accennata quistione. Penetrati dalla giustizia, e delle circostanze che militano per la conservazione della Pretura di Galliciano; e del danno gravissimo che si arrecherebbe ai Comuni che lo compongono, vi sarà facile esternare al Governo un voto perchè non venga soppresso quell'ente morale che esiste da secoli.

E dopo ciò, persuasi della inutilità del Ponte di Piazza, ed all'opposto dei grandissimi vantaggi che arrecherebbe il tronco

di strada dal confine di Barga al Ponte di Fosciandora, farete sì che questa sia preferita, e sussidiata dal Governo istesso, dall' Amministrazione Provinciale, e dal Circondario eziandio, quando lo crediate conveniente.

Questo Comune attende ansioso quella suprema sentenza, da cui dipende o la sua felicità, o la sua completa rovina, e persino la perdita di ogni speranza di un migliore avvenire.

Farà forse sorpresa a taluno il veder pubblicare la presente memoria in un momento in cui le straordinarie escrescenze del Serchio (di cui a memoria d' uomo non furonvi mai le maggiori) avvenute nei giorni 28 di Ottobre scorso e 17 corr. produssero guasti rilevanti alla via Nazionale al di sopra del Ponte di Fosciandora e specialmente in prossimità di Castelnovo; ma oltre che sarebbe offesa al Governo il solo dubitare che ai danni stessi non sia provveduto colla possibile sollecitudine, si ha fondamento a sperare che la somma scienza, e l' ingegno distinto dei Personaggi spediti sul luogo per gli studj occorrenti introdurranno modificazioni tali in quella strada, da renderla immensamente migliore sia per la solidità, che per la esposizione, per modo da rendere assai più interessante, e dirò quasi indispensabile il tronco di cui ho fatta parola, dal Ponte di Fosciandora al confine del Barghigiano.

RAFFAELLO RAFFAELLI

SINDACO DI FOSCIANDORA

N O T E

(1) **T**rattato di Firenze 28 Novembre 1844 pubblicato il 25 Dicembre 1847.

Art. II. 4 — ivi — Che una Strada carreggiabile venga aperta e conservata a spese della Toscana a traverso del Vicariato di Pietrasanta, dalla postale fino al confine della Garfagnana in prossimità della Petrosiana, e sia perpetualmente libera al transito degli Estensi, e delle loro merci, come quella comunicazione che è più comoda e diretta fra Massa, e la Garfagnana

Sul tronco Estense di questa strada della Petrosiana che potrebbe offrire una più comoda comunicazione agli Abitanti dei Viriati di Barga, e Pietrasanta, Sua Altezza Reale il Duca di Modena concede che profitandone essi per i prodotti loro territoriali, o d'industria locale sia loro restituito intieramente all'atto della sortita dallo Stato Estense il dazio di transito che all'ingresso avessero soddisfatto, regolando poi l'esecuzione di tal misura con quelle norme che saranno giudicate le più opportune.

(2) L'autore della presente Memoria, essendo nel 1856 Consultore Dirigente la Sezione dei Lavori Pubblici presso il Ministero dell'Interno in Modena dopo avere ottenuto il R. Decreto, che riportasi per esteso, si recò in Castelnovo per apporre la prima pietra della Strada, lo che fu eseguito il 20 Agosto di detto anno, coll'intervento del Regio Delegato Provinciale, delle Autorità locali, in modo il più solenne, ed in mezzo alla gioia di tutta la popolazione, accorsa anche dai vicini paesi. Segue il Decreto.

P. N. 2497.

AL MINISTRO DELL'INTERNO

Esaminato il progetto e perizia della grande correzione della Strada fra il Brolio e Castelnovo di Garfagnana la quale eviterebbe interamente il Monte Perpoli seguendo invece costantemente il Serchio sulla sua riva destra, e così evitando una salita di circa 250 metri di montata e poco meno di discesa verso Castelnovo.

Visto il voto favorevole del nostro Ministro dell'Interno espresso nel rapporto 19 Giugno N. 4252.

Visto che la spesa viene notabilmente diminuita in grazia dell'esistenza di diversi tronchi della incominciata strada detta di Piezza di cui si approfitterebbe.

Viste le circostanze economiche della montuosa e povera Provincia della Garfagnana per le quali ogni diminuzione del prezzo di trasporto dei grani di cui abbisogna mediante strade le più piane possibili e di vero e stabile beneficio

Visto esser preferibile sotto ogni rapporto nei lavori che non sono di assoluta urgenza di dividere la spesa in più anni e di non spostare con un lavoro istantaneo troppa gente dalle proprie occupazioni nè di avvezzare la popolazione ad avere esclusivamente lavori dal Governo.

Visto finalmente trattarsi di correzione ad una strada ora erariale e quindi dovendo stare a carico dello Stato.

Tutto ciò visto e considerato si decreta

1. La correzione della strada fra Castelnovo di Garfagnana ed il Brolio, evitando interamente il Monte Perpoli viene fissata in massima e sarà da farsi a carico dello Stato.

2. Questa costruzione, salvo disposizione diversa, si farà in 5 anni compreso il corrente, e quindi dovrà essere compiuta ed aperta entro il 1860.

3. Il progetto dell' Ingegnere Malaspina redatto dietro Nostro Decreto del 3 Aprile scorso N. 889 viene approvato, ed affidata al medesimo la direzione della esecuzione.

4. Risultando la spesa di questa correzione di strade L. 148,914. 04 compreso il fondo di riserva di circa un decimo sulla cifra totale, ed essendo divisa in 5 anni fissiamo gli assegni, salvo disposizioni contrarie, come segue:

Pel corrente anno 1856	— L. 15,000. 00.
“ 1857	— “ 35,000. 00.
“ 1858	— “ 35,000. 00.
“ 1859	— “ 35,000. 00.
“ 1860	— “ 2,914. 04

o per meglio dire nel complemento della spesa necessaria per aprire la strada.

5. Aperta la nuova strada lungo il Serchio cesserà da essere mantenuta dallo Stato la strada di Monte Perpoli, salvochè il tronco da Castelnovo alla sommità facesse in quell' epoca parte della strada della Petrosiana, nel qual caso quel tronco resterebbe a carico dello Stato.

Il Ministro dell' Interno è incaricato dell' esecuzione del presente Nostro Decreto.

Pavullo 9 Luglio 1856.

Firmato — FRANCESCO

GAETANO GAMORRA Seg. di Gabinetto

Unito al Dispaccio del Ministero dell' Interno di N. 4810 de' 17 Luglio 1860 diretto al Regio Delegato Provinciale della Garfagnana.

Firmato — PEL MINISTRO

Il Consultore Dirigente la terza Sezione

RAFFAELLO RAFFAELLI

(3) Questa dichiarazione risulta dal Processo verbale del Consiglio Comunale di Fosciandora 19 Luglio 1865 così concepito. Omesso ec.

Udita la lettura del Processo verbale della seduta del Municipio di Barga 13 Giugno 1865 in cui, dopo molte considerazioni di particolare interesse di quel paese, determinava chiedere che nella prossima circoscrizione giudiziaria Barga rimanesse Capoluogo di Mandamento, coll' aggregazione di altri Comuni della Garfagnana, fra i quali di questo di Fosciandora, i Signori Consiglieri animati dal desiderio di conciliare quanto sia possibile il maggior vantaggio dei loro Amministratori, coll' interesse amministrato dal Consiglio Bargesino, specialmente quando con ciò si ottenesse anche l' intento di conservare il Circondario di Garfagnana, unendovi il territorio di Barga.

Considerato esistere antiche relazioni amichevoli fra questi e quelli Abitanti :

Considerato che quando egualmente difficile, e pericoloso era l'accesso fra Fosciandora e Castelnuovo da un lato, e Barga dall' altro ; e quando più floride erano le condizioni commerciali di quest' ultimo luogo, di gran lunga maggiore era colà il concorso di questa popolazione, ad onta della distanza assai più grande di quella che intercede con Castelnuovo :

Considerato che dal Capoluogo del Comune di Fosciandora a quello del Circondario la distanza è di soli Chilometri 5. 740. 60, dei quali Chilometri 3. 721. 60, per comodissima strada ruotabile, e che quel viaggio non presenta più alcun ostacolo dopo la costruzione dei Ponti sul Fiumicello di Ceserana, e sul Serchio :

Considerato all' incontro che, oltre la distanza assai maggiore fra Fosciandora e Barga, il viaggio è arduo e pericoloso, e frequentemente nella invernale stagione rimane persino impedito l' accesso a quel Capoluogo per la mancanza di ponti sul torrente di Ribonassori, e sulla Corsogna :

Considerato che ad onta di tutto ciò, qualora colla unione di questo territorio, Barga, nella nuova ripartizione giudiziaria, potesse ottenere un Tribunale di Mandamento, e qualora si riuscisse al rimanente della Garfagnana per conservare questa in Circondario, sotto la Proviucia Lucchese, questo Consiglio di buon grado aderirebbe alle mire di quello di Barga ; ma *unicamente*, ed anzi *dependentemente dalla condizione* che una strada ruotabile fosse aperta da Barga al Ponte sul Serchio, cui potessero allacciarsi questi paesi, per accedere comodamente al nuovo Ufficio Mandamentale. Ne quel Consiglio, che nella sua imparzialità e giustizia ha fin d' ora riconosciuta implicitamente la ragionevolezza di una comoda comunicazione, potrà sollevare osservazioni perchè l' aggregazione di questo Comune a quel Mandamento venga subordinato alla premessa condizione, riflettendo alle circostanze espresse in ordine alla brevità, sicurezza, e comodità che incostrano questi Abitanti per accedere a Castelnuovo :

Considerato in fine, che *senza una comoda comunicazione* le condizioni di questi paesi verrebbero sommamente peggiorate, e quindi il Consiglio non potrebbe giammai acconsentire al proposto cambiamento ; ma avrebbe anzi il più stretto dovere di opporvisi con tutte le sue forze :

Considerato quanto altro ec.

Il Consiglio Comunale di Fosciandora ad unanimità di voti ha dichiarato, e dichiara ora per quando sarà aperta, o almeno a buon termine una strada ruotabile fra Barga ed il Ponte di Ceserana, e non altrimenti, di acconsentire, siccome acconsente (per quanto può da esso dipendere) che questo Comune sia staccato dal Mandamento di Castelnuovo, ed unito a quello di Barga.

(4) Vedi Ragioni di Galliciano ad essere Capoluogo di Mandamento — Memoria dei Sindaci di Galliciano stesso, Molazzana, Trassilico, e Vergemoli. Pag. 6 e seg.

(5) La recente esecuzione della via Elisa giustifica viemmeglio l' asserto, mentre qualunque in essa s' incontrassero lamine e difficoltà che non esistono sulla sinistra del Serchio nella località in discorso ; pure dopo i ribassi ottenuti coll' appalto generale fatto con Rogio 10 Dicembre 1856 col Capo Maestro Pietro Turriani di Pievofosciano la strada stessa non giunse a costare in media la somma di L. 11,000 il chilometro ed i diversi tronchi esistenti di cui parla il R. Decreto 9 Luglio 1856 erano ben poca cosa, di fronte ai grandiosi lavori che furono eseguiti su tutta la linea della lunghezza di circa Chilometri 10.



LUCCA

Tipografia Bianchi

1867

500
7